

公開実用平成 3-64552

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U) 平3-64552

⑮ Int. Cl.⁹

A 47 C 7/74

識別記号

C

庁内整理番号

8915-3B

⑬ 公開 平成3年(1991)6月24日

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全 頁)

⑭ 考案の名称 通風シートの構造

⑯ 実 願 平1-126362

⑰ 出 願 平1(1989)10月27日

⑱ 考 案 者	秋 山	政 巳	東京都昭島市松原町3丁目2番12号	株式会社タチエス内
⑱ 考 案 者	村 上	重 臣	東京都昭島市松原町3丁目2番12号	株式会社タチエス内
⑱ 考 案 者	斉 藤	文 孝	東京都昭島市松原町3丁目2番12号	株式会社タチエス内
⑱ 考 案 者	岩 見	匡 秀	東京都昭島市松原町3丁目2番12号	株式会社タチエス内
⑱ 考 案 者	渡 辺	隆 雄	東京都昭島市松原町3丁目2番12号	株式会社タチエス内
⑲ 出 願 人	株式会社タチエス		東京都昭島市松原町3丁目2番12号	

明 細 書

1. 考案の名称

通風シートの構造

2. 実用新案登録請求の範囲

送風機と、前記送風機とシートバック背もたれ面に形成した送風口を連通し、且つシートバック内に形成したダクトからなり、

前記送風口は前記シートバック背もたれ面上、下部に形成して、送風口が乗員の体圧により閉塞することを防止してなる通風シートの構造。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本考案は通風シートの構造、詳しくは、シート内から車内へ、例えば暖風、冷風等を送風する通風シートの構造に関する。

(従来技術とその課題)

この種、従来通風シートの構造は、通気性パッド又は通風路を形成したパッドから表皮を通して送風していたが、乗員の体圧によって通

風路が潰れたり又はパッドや表皮を通る時の損失が大で、送風効果が十分ではなく、乗員に満足な送風感を与えることができなかった。

本考案は、かかる点に鑑みなされたものであり、確実にシートから車内へ送風することができる通風シートの構造を提供するものである。

(課題を解決するための手段)

本考案に係る通風シートの構造は送風機と、前記送風機とシートバック背もたれ面に形成した送風口を連通し、且つシートバック内に形成したダクトからなり、

前記送風には前記シートバック背もたれ面の上、下部に形成したものである。

係る通風シートの構造によれば、送風機によって送風される風は、ダクトを通して送風口から車内へ送風される。

この送風口は、シートバック背もたれ面の上、下部に形成されているため、乗員の体圧がかかるのはシートバック背もたれ面の中央部なので、乗員によって送風口が塞がれることなく車内へ

確実に送風することができる。

(実施例)

本考案に係る一実施例を第1図乃至第3図に基づいて説明する。

同図中、通風シート(A)はシートクッション(1)とシートバック(2)からなり、シートバック(2)を形成するパッド(3)には送風機(4)と、この送風機(4)とシートバック背もたれ面(2a)に形成した送風口(5)とを連通し、且つシートバック(2)に形成したダクト(6)とが配設されている。

送風機(4)はモータとファンからなり、乗員がシートクッション(1)に設けたスイッチ(図示せず)をオン状態とすると、モータが作動してファンが回転し、風をダクト(6)へ送風する構成からなっている。

この送風機(4)はシートバック後部(2b)のパッド(3)内に設けられており、送風機裏側のパッド部分(3a)は通孔を有するパッドからなり、パッド(3)を被覆する表皮(7)の前記パッ

ド部分(3a)を覆う表皮部分(7a)は網目状からなり、送風機(4)が作動した際、外部の空気が前記表皮部分(7a)、パッド部分(3a)を通過して送風機(4)のファンにより、ダクト(6)へ送風している。

ダクト(6)は第2、3図に示す様に、シートバック(2)のパッド(3)内に配設され、シートバック背もたれ面(2a)側で上部ダクト(6a)と下部ダクト(6b)とに分かれ、上部ダクト(6a)がシートバック背もたれ面(2a)の上部方向へ、下部ダクト(6b)がシートバック背もたれ面(2a)の下部方向へ夫々延出している。

前記上部ダクト(6a)はシートバック背もたれ面(2a)の上部側で左上部ダクト(6c)と右上部ダクト(6d)とに夫々分かれ、シートバック背もたれ面(2a)方向へ延出し、下部ダクト(6b)も同様に、シートバック背もたれ面(2a)の下部側で左下部ダクト(6e)と右下部ダクト(6f)とに分かれ、シートバック背もたれ面(2a)方向へ延出して形成されている。

左上部ダクト(6c)と右上部ダクト(6d)の先端にはそれぞれ風を吐出するための送風口(8)、(8)が形成されている。この送風口(8)に対応する表皮部分(7b)、(7b)は幅方向に切欠され、表皮端(7c)が送風口(8)から左、右上部ダクト(6c)、(6d)の内側方向へ折り曲げて左、右上部ダクト(6c)、(6d)に固定して取付けられている。その為、送風口(8)の先端(8a)が表皮端(7c)によって覆われ、見栄えが良くなる。

一方、左下部ダクト(6e)と右下部ダクト(6f)の先端には前記と同様に、夫々送風口(9)、(9)が形成されている。この送風口(9)に対応する表皮部分(7c)、(7c)には通孔(10)、(10)が形成されており、送風口(9)の先端を折曲して折曲先端部(9a)により通孔(10)の周囲、すなわち、表皮部分(7c)を外側から覆っている。

更に、左、右上部ダクト(6c)、(6d)及び左、右下部ダクト(6e)、(6f)にはシートバック背もたれ面(2a)に生じる荷重により、夫々の送

風口(8)、(9)が前後方向に撓む様に、緩衝用の継ぎ部(10)が設けられている。この継ぎ部(10)は柔軟な可撓性を有するゴムから形成されている。

斯様な通風シートの構造によれば、送風機(4)からシートバック背もたれ面(2a)への送風流路としてダクト(6)を用いているため、乗員の体圧によってダクト(6)が変形することがなく、確実に送風機(4)からの風を送風することができる。

又、送風口(8)、(9)は乗員によって塞がれる可能性の低いシートバック背もたれ面(2a)の上部と下部とに設けられているため、乗員によってこの送風口(8)、(9)が塞がれず、乗員が着座しても、ダクト(6)からの送風を車内へ送風し得る。

その上、左、右上部ダクト(6c)、(6d)及び左、右下部ダクト(6e)、(6f)とは継ぎ部(10)を設けているため、乗員の荷重が送風口(8)、(9)に生じても、継ぎ部(10)が荷重を吸収

し、送風口(8)、(9)による異和感の発生が防止できる。

(考案の効果)

本考案によれば、送風機と、前記送風機とシートバック背もたれ面に形成した送風口を連通し、且つシートバック内に形成したダクトからなり、

前記送風口は前記シートバック背もたれ面の上、下部に形成しているため、送風機からの風は乗員の体圧によって潰れることのないダクトを通り、乗員によって塞がれることのないシートバック背もたれ面の上、下部に形成した送風口から車内へ確実に送風することができる。

4. 図面の簡単な説明

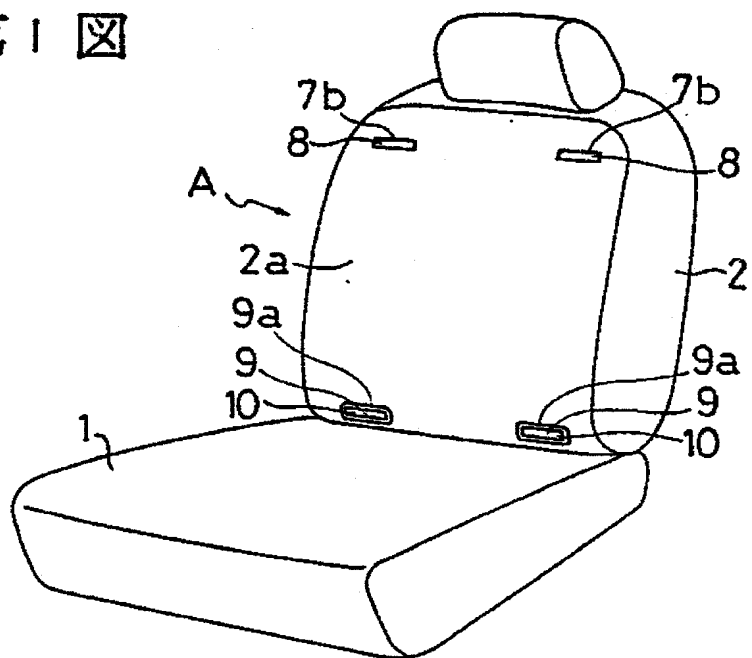
第1図は本案に係る通風シートの斜視図、第2図は第1図に示すシートに用いたダクトの斜視図、第3図は第1図に示すシートバックの断面図である。

図中、2はシートバック、2aはシートバック背もたれ面、4は送風機、5は送風口、6は

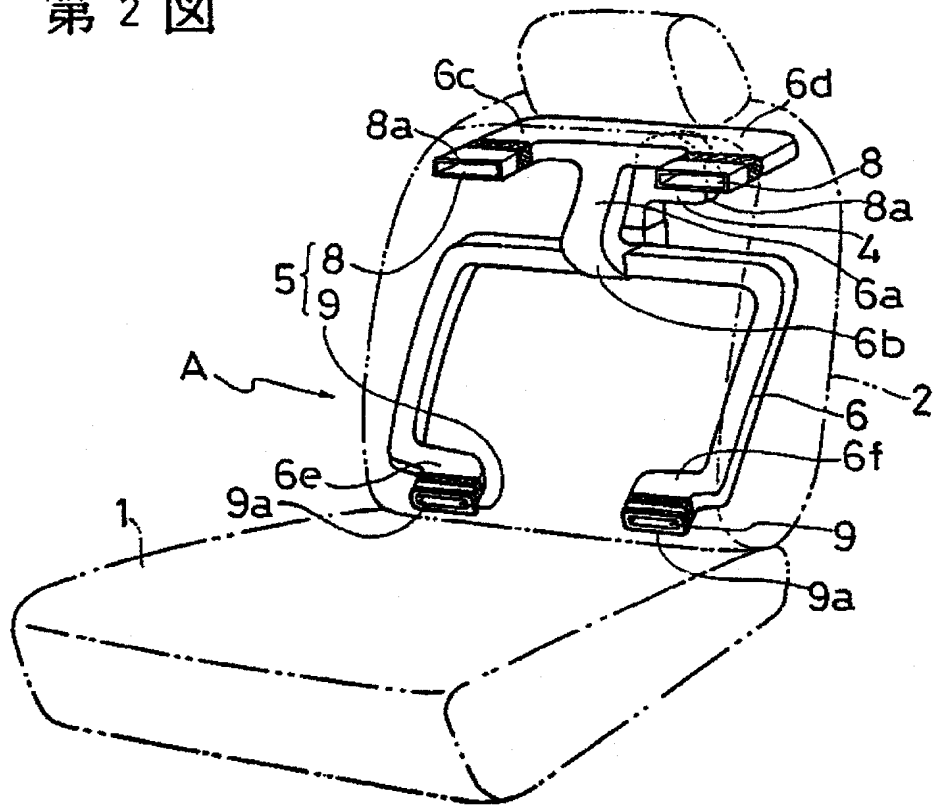
ダクトである。

実用新案登録出願人 株式会社 タチエス

第 1 図



第 2 図



621

実開3 - 64552

第 3 図

